

XI.

B e t æ n k n i n g

over

Forslag til Lov om Forandring i Lov af 24de Mai 1875 om forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland.

(Afgiven af Folkethingets Udvalg den 7de December 1877.)

Allerede ved Loven af 21de Juni 1867 § 1 d. blev Regjeringen bemyndiget til at give Koncession paa Anlægget af en Forbindelses-Bane mellem Banegaarden ved Kjøbenhavn og Havnen sammesteds at fuldføre inden 1ste Januar 1873; men Forhandlingerne derom bleve stillede i Bero, indtil Kontrakten om Fæstningsgrundenes Afhændelse til Kommunen var afsluttet og deres Anvendelse foreløbig bestemt. Da dette var færdigt, søgte Regjeringen, efter Foranledning fra det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse, ved et Lovforslag den 16de December 1873 fornyet Hjemmel til at meddele Koncession paa Anlæg og Drift af en saadan Bane til Christiansgade, eventuelt i Forbindelse med en Tunnel under Vesterbrogade eller med et Spor langs den tidligere Jernbanedæmning fra Vigerslev forbi Balby. I Anmærkningerne til Lovforslaget (Rigsdagstidende 1873—74 Tillæg A Sp. 1915) udtales det som ønskeligt, „at der nærest mulig frides til Anlægget af et Spor mellem den nuværende Banegaard og den gamle Banegaardsplads og at denne omdannes til Oplagsplads, for at den Trafik med grove Værel (Mursten, Brænd, Løv osv.), der nu belejrer Banegaarden, kan flyttes over paa Sydsiden af Vesterbrogade, hvorved det vil blive muligt at afhjælpe Trangen til forøgget Plads for Godsforsendelsen paa den nuværende Banegaard. Naar man indskrænker sig hertil, antages det i ethvert Tilfælde ikke at ville kunne have nogen Betænkning at føre Sporet i Niveau over Vesterbrogade. Til det Tidspunkt, da Banens Fortsættelse til Havnen er fuldført, vil der blive Spørgsmaal om Anbringelsen af en Tunnel under Vesterbrogade eller Anlægget af en Bane fra Vigerslev til Kjøbenhavns gamle Banegaard. Hvorvidt disse Forbindelser ville blive bragte til Udførelse,

lader sig imidlertid endnu ikke afgjøre, da dette vil komme til at afhænge af, om Hensynet til Færdslen paa Vesterbrogade maatte gjøre det betænkkeligt at tillade, at Sporet over Vesterbrogade benyttes til Transport af Jernbanevogne, ogsaa efterat Trafikken har faaet et større Omfang.“ Til lige henledes Opmærksomheden paa, at der muligvis senere vil blive Spørgsmaal om dels at fortsætte Sporet til Sammelholm og eventuelt til Loldboden, dels at foretage ny Anlæg paa de Arealer ved Kallebodstrand, som skulle opfyldes ved Havneafsenets Forantaltning. Det af Folkethinget nedsatte Udvalg udtalte sig for at føre den omtalte Havnebane „til et Punkt ved Havnen Nord for Knippelsbro“ og betingelsesvis (saafremt nemlig ikke en paatænkt Bane fra et Punkt paa Nordbanen til den østlige Del af Kjøbenhavn ved Havnespor førtes til Havnegade) „ved en Bro over Børsgraven til henimod Nyhavn“ (jfr. Tillæg B. Sp. 847—48 og 851); men Sagen kom ikke til anden Behandling.

I den følgende Samling 1874—75 forelagde Regjeringen et lignende Lovforslag (Rigsdagstidende Tillæg A. Sp. 1199—1206) og optog heri Udvalgets Tanker, at Havnebanen skulde føres „over Børsgraven til et Punkt i Nærheden af Nyhavn“, og dette ubetinget. Det af Folkethinget nedsatte Udvalg sluttede sig hertil, og Grosferer-Societetets Komite udtalte i en Skrivelse af 5te December 1874, at det ansaa en saadan Forlængelse af Havnebanen „for at være en overordentlig vigtig og nødvendig Forbedring af det ifjor fremlagte Forslag“ (Tillæg B. Sp. 187—88). Medens der var Enighed om dette Punkt mellem Regjeringen og begge Thing, opstod der derimod Uenighed om Forbindelses-Banen mellem Jernbanen og Havnen, idet Folkethinget